

**Infraestrutura** Traçado da Fico não será alterado e leilão só vai ocorrer com tudo “redondinho”, diz Borges

# Governo contraria tradings e mantém projeto de ferrovia

Daniel Rittner  
De Brasília

O governo rejeita a proposta de quatro gigantes do agronegócio — Bunge, Cargill, Louis Dreyfus e Maggi — de mudanças no traçado da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico) e pretende manter o projeto original do nova linha férrea para inaugurar o programa de concessões do setor.

As tradings se juntaram à estruturadora de negócios Estação da Luz Participações (EDLP) e

anunciaram a disposição de construir e operar novas ferrovias no Mato Grosso, onde concentram sua produção agrícola, mas propuseram ao governo três linhas alternativas ao desenho inicial da Fico.

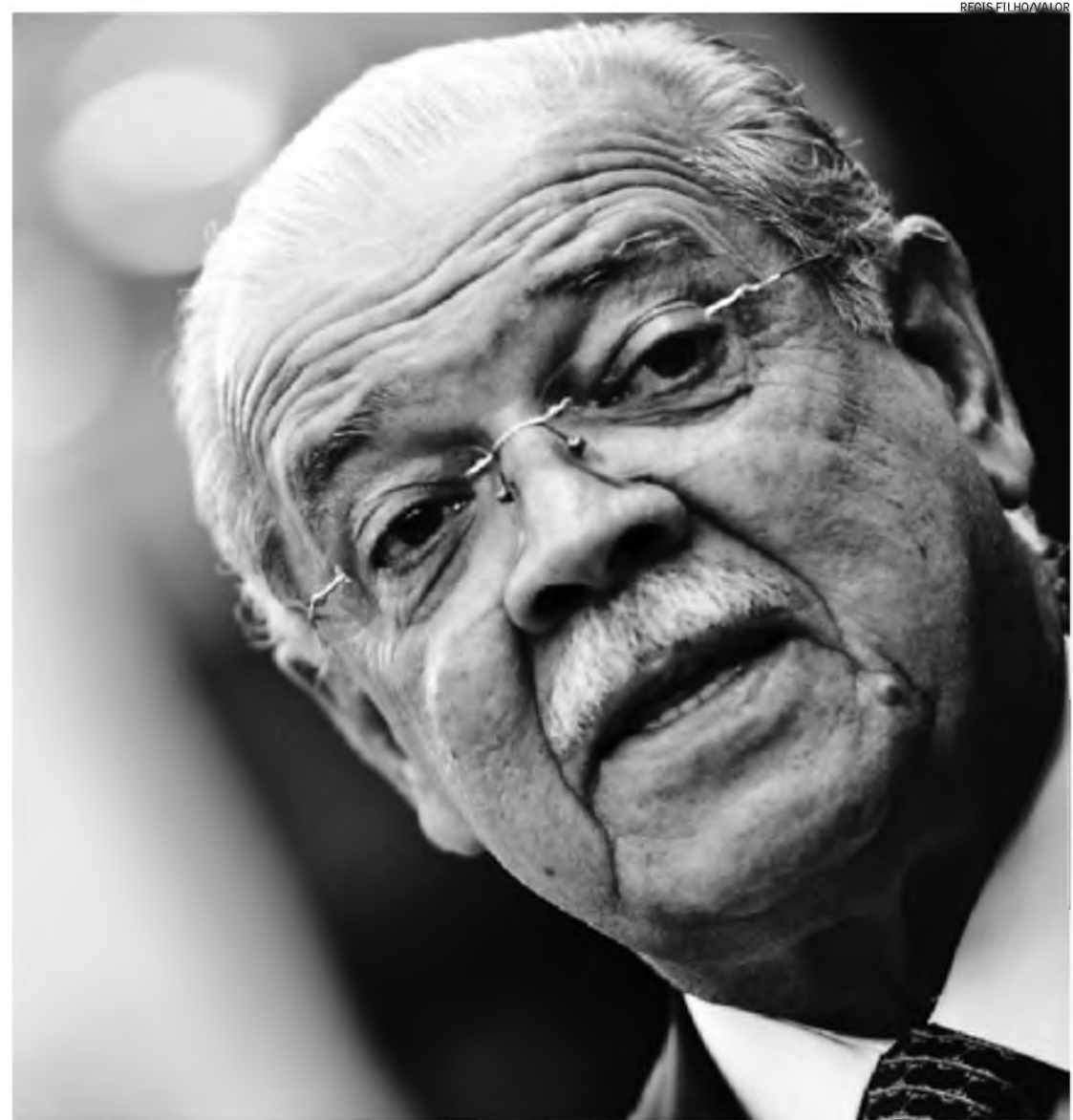
Para justificar a recusa em mexer substancialmente no projeto original, o ministro dos Transportes, César Borges, lembrou que já “houve muito esforço” do governo para aprová-lo no Tribunal de Contas da União (TCU) e garantiu que “falta pouco” para a publicação do edital definitivo de licitação.

No fim do ano passado, o órgão de controle deu sinal verde ao leilão da Fico, mas diminuiu em cerca de 30% a estimativa de investimentos necessários na construção da linha pela futura concessionária. O governo recorreu e reverteu parcialmente as determinações do tribunal. Com isso, a exigência de investimentos (capex) ficou 15% menor.

Agora, segundo Borges, o ministério tem feito um corpo a corpo com empreiteiras e investidores para “dirimir dúvidas” e “construir com o mercado” o sucesso do leilão. Ele assegura que há interessados na disputa e que o risco Valec, apontado como um dos principais fatores de incerteza no novo modelo de concessões ferroviárias, não impede mais o lançamento do edital. O ministro evita, no entanto, se comprometer com prazos. “Quando sair a licitação, ela precisa estar redondinha”, afirmou Borges ao Valor.

O que barra, então, uma data para o leilão da Fico? Segundo o ministro, a questão essencial é uma análise detalhada das empreiteiras e investidores sobre o valor das obras, já que o TCU determinou ajustes. “Como sempre há o risco de engenharia, um grau de contingenciamento que o setor privado coloca, essa discussão persiste. Não vou colocar na rua um edital que o mercado ainda não está pronto a receber. Uma coisa é certa: só iremos a um processo como esse quando estivermos totalmente calçados de que haverá participação.”

Em março, as tradings sugeriram alterações no traçado da Fico, que liga Lucas do Rio Verde (MT) a Campinorte (GO). Elas preferem um encurtamento, em 500 quilômetros, do desenho original. Tam-



César Borges, ministro dos Transportes: “Não vou colocar na rua edital que o mercado não está pronto a receber”

## Caminhos alternativos

Ferrovias em construção e trechos propostos ao governo pelas tradings



bém pedem dois complementos: as ligações Sapezal (MT) - Porto Velho (RO) e Sinop (MT) - Miritituba (PA). Era uma tentativa de finalmente destravar o programa de concessões ferroviárias, lançado em agosto de 2012, que previa 14 trechos e 11 mil quilômetros de novas linhas. Mas atender a reivindicação significaria reiniciar os estudos do zero e percorrer novamente todo o caminho burocrático para aprovar sua licitação. Por isso, a decisão é seguir em frente com a ideia original.

“A ideia é tocar o projeto, e há interessados”, garante o ministro. Para ele, as tradings “queriam só o file”, referindo-se às áreas onde mais produzem. “É justo, mas nós estamos preocupados com a logística nacional.”

Borges afirma que a intenção não é abandonar a proposta das empresas do agronegócio. Sugere a realização de estudos para os outros dois trechos (Sapezal-Porto Velho e Sinop- Miritituba), mediante a abertura de procedi-

mentos de manifestação de interesse (PMIs), mas como ramais da Fico. Ele diz ainda que outro grupo apresentou ao ministério a intenção de construir uma ferrovia entre Cuiabá (MT) e Santarém (PA). “Mas não posso revelar meus clientes”, brinca o ministro, sem contar de quem se trata.

Além de destravar a Fico, uma das prioridades de Borges é a conclusão de um novo trecho da Ferrovia Norte-Sul, entre Palmas (TO) e Anápolis (GO). Ele está quase pronto e será inaugurado nos próximos meses, mas um detalhe chama a atenção: a Valec, estatal responsável pelas obras, não tem nenhuma experiência na operação de vias férreas.

Borges trabalha com a perspectiva de lançar em breve o edital de concessão da Norte-Sul até Estrela D'Oeste (SP), ainda em construção, mas lembra que as cargas surgem progressivamente e “tecnicamente a operação [da ferrovia] é mais fácil no início”. Uma das alternativas em estudo,

enquanto não se concede esse trecho à iniciativa privada, é fazer um convênio provisório com a Vale. É a mineradora quem opera a única parte efetivamente em uso da Norte-Sul, entre Palmas e o município de Açailândia (MA).

Para o novo papel que a Valec deverá desempenhar, como gestora da rede, o governo estuda um convênio com a alemã Deutsche Bahn, maior operadora de ferrovias do mundo. No novo modelo ferroviário, a estatal brasileira compra 100% da capacidade de transporte das futuras concessionárias e revende no mercado o direito de uso dos trilhos.

De acordo com Borges, o objetivo é “internalizar know-how, conhecimento, expertise para a interoperabilidade” da malha concedida. “O convênio está avançando, não foi finalizado ainda, mas a Valec precisa de expertise, porque não foi vocacionada para isso. Ela construiu ferrovias e passará a ser uma espécie de operadora nacional do sistema.”

# BR-153 terá pelo menos quatro propostas, diz ministro

De Brasília

Pelo menos quatro consórcios ou empresas devem entregar propostas no leilão da BR-153, entre Anápolis (GO) e Gurupi (TO), marcado para o dia 23 de maio. O aceno foi dado ao ministro dos Transportes, César Borges, que conversou pessoalmente com os principais grupos de infraestrutura do país para medir o nível de interesse no trecho e se certificar de que não há qualquer risco de “vazio” na disputa.

O leilão marca a retomada das concessões de rodovias federais, após a bem-sucedida de transferência de cinco lotes de estradas à iniciativa privada, no segundo semestre de 2013. Para tornar o negócio mais atraente, o governo retirou quase 200 quilômetros do trecho da BR-153 que será licitado, propiciando um recuo de 35% no total de investimentos exigidos de quem arrematar a concessão. Agora, a concessão abrangerá 624,8 quilômetros e a tarifa máxima de pedágio foi fi-

xada em R\$ 9,22 a cada 100 km.

Após uma pausa no início deste ano, Borges afirma que o governo está decidido a levar adiante mais concessões de rodovias, independentemente do calendário eleitoral. Uma das motivações, segundo o ministro, é fazer com que esse mercado possa crescer e ficar menos concentrado. “Temos 40 concessões rodoviárias, mas 8 players. Se apertarmos, são 6.”

Para ilustrar a necessidade de expandir o número de atores no setor, ou mesmo encorpar as concessionárias existentes, Borges reflete sobre a experiência dos leilões do ano passado, lembrando que algumas empresas colocaram o pé no freio depois de terem vencido um dos certames. “O mercado está limitado e precisamos ampliá-lo, seja com capital nacional ou estrangeiro”, avalia.

Por isso, Borges assegura a continuidade das concessões e espera a conclusão de estudos de outros quatro lotes anunciados recentemente pela presidente Dilma Rousseff, além da ponte Rio-

## Martelo batido

O andamento do programa de concessões rodoviárias

Rodovia	Localização	Extensão (em km)	Situação
BR-050	MG/GO	436,6	Leilão em 18/9, com 41,4% de deságio, vencido pelo Consórcio Planalto
BR-163	MT	850,9	Leilão em 27/11, com 52% de deságio, vencido pela Odebrecht TransPort
BR-060/153/262	DF/GO/MG	1.176,5	Leilão em 4/12, com 52,2% de deságio, vencido pela Triunfo
BR-163	MS	847,2	Leilão em 17/12, com 52,7% de deságio, vencido pela CCR
BR-040	DF/GO/MG	936,8	Leilão em 27/12, com 61,1% de deságio, vencido pela Invepar
BR-153	GO/TO	624,8	Leilão no próximo dia 23 de maio
Ponte Rio-Niterói	RJ	13,2	Em estudo (contrato vence em 2015 e será relicitado)
BR-163	MT/PA	976,0	Em estudo
BR-364	GO/MG	439,2	Em estudo
BR-364/060	GO/MT	703,7	Em estudo
BR-476/153/282/480	SC/PR	493,3	Em estudo
BR-470	SC	472,3	Em análise
BR-262	ES/MG	375,6	Sem perspectiva imediata
BR-101	BA	772,3	Sem perspectiva imediata
BR-116	MG	816,7	Sem perspectiva imediata

Fonte: ANTT e Ministério dos Transportes

Niterói. Ao todo, 24 empresas foram autorizadas pelo ministério a estudar esses trechos, identificando aspectos como o volume de tráfego e pedágio necessário para bancar os investimentos.

“A princípio”, segundo relatos feitos ao ministro pelos grupos privados, são rodovias que se viabilizam como concessão. Ele prefere, no entanto, adotar uma postura cautelosa. “Vamos verificar as

exigências de investimentos, o valor da tarifa. Parece que estão interessados, mas não vou adiantar quando podem sair os editais.”

No caso da Rio-Niterói, cujo contrato expira em 2015, a con-

cessão será relicitada. O governo ainda não sabe se usa o critério de menor tarifa de pedágio, como tem feito em todos os leilões do setor, ou maior valor de outorga — já que os principais investimentos estão amortizados.

Borges comenta que, graças ao diálogo com a iniciativa privada, novas ideias têm surgido. Algumas soam folclóricas, como a construção de uma segunda ponte Rio-Niterói, mas há quem tenha levado ao ministério propostas de novos trechos para concessão. Um deles, que o governo leva a sério, é o da BR-470 — que liga toda a região produtora de proteínas, em Santa Catarina, à região portuária de Navegantes.

“Só não insistimos mais naqueles trechos antigos”, afirma o ministro, referindo-se a três rodovias que faziam parte do programa de concessões lançado por Dilma em 2012, mas não despertaram interesse das empresas. São a BR-101 (Bahia), a BR-116 (Minas Gerais) e a BR-262 (Minas Gerais e Espírito Santo). (DR)